

静岡新聞 2025 年 9 月 24 日 付

論壇

東京大名誉教授(国際経済学)

伊藤 元重

ガソリン減税の議論が活発化している。なぜ今、ガソリン減税なのだろうか。

いくつかの理由が考えられる。一つは足元でのインフレ進行だ。ガソリン価格は日々の生活と密接に関わっている。ガソリン価格を下げることでできれば、物価上昇を抑えることができる。期待できる。

もう一つの理由として、ガソリン価格を下げることで、家計負担軽減につながることも期待できる。ガソリンは日々の生活の中で必需品に近いもので、ガソリン価格は家計負担に大きな影響を及ぼす存在であるからだ。

こうした議論を聞いていると、税金のおかげで日本のガソリン価格はさぞ高いものであるに違いない、と誤解している人もいるかもしれない。しかし先進国の目安となる経済協力開発機構(OECD)

ガソリン減税議論の裏側

38カ国の中で、日本のガソリン価格は35番目ぐらいの位置にある。日本よりガソリン価格が安いのは米国やカナダぐらいのものである。

米国やカナダのガソリン価格が安いのは納得できるとしても、それ以外の大半の国のガソリン価格は日本よりも高くなっている。日本では、世界的に見ても最も安いガソリンの価格を、減税によってさらに下げようというのだ。

諸外国でガソリンが高くなっているのには、いくつかの理由が考えられる。一つは気候変動問題対策である。ガソリン価格が高めに設定されていけば省エネ効果など温暖化対策に有効である。そうした省エネを促すためにガソリンに高い税金が課されている。

ガソリンへの税金が高いのも一つの理由は安定的な財源確保のためである。ガソリンへの税金は、いわば自動車を利用する人々への税金でもある。道路の整備など自動車の利用にはさまざまな社会的コストがかかる。ガソリンへの税金はその貴重な財源ともなり得る。

こうした理由の中で、気候変動問題への対応との関わりは特に重要である。気候変動問題に対応するためには、ガソリンなど化石燃料の価格を

高めに設定して省エネの誘因を高める必要がある。

そうした理由もあって、政府は化石燃料へ賦課金を課して化石燃料の値段を上げていくというカーボンプライスの導入を決めたばかりである。カーボンプライスの導入は数年後からではあるが、その足元でガソリン減税を行うことが必要なのか、政策の整合性が問われる。

国内で流通しているガソリンの価格は、原油の国際市場価格、原油からガソリンへの精製コスト、そしてガソリンへの税金によって決まってくる。今回のガソリン減税はこの3番目の部分に働きかけることでガソリンの価格を下げようとするものだ。

ただ、ガソリン減税は一度きりの対応である。その後、世界の原油相場が上がり続ければ、それに応じてガソリンの価格は上がり続けることになる。もちろんそうなることを決めているわけではないが、インフレという現象に減税で対応することには限界があることは認識すべきだ。

ガソリン減税に限らずさまざまな分野で減税というかけ声が強くなっている昨今だが、なぜ税金が必要なのか考える必要があるのではないだろうか。